

Privatización y reestructuración de la industria de equipos ferroviarios en México (1993-2012): el caso de Concarril-Bombardier

Privatization and restructuring of the railway equipment industry in Mexico (1993-2012): the study case of Concarril-Bombardier

Adrián Escamilla Trejo*

Resumen

Este trabajo se compone de dos partes. En la primera se analizan algunos aspectos del proceso de privatización de la industria de equipos ferroviarios que han sido soslayados por la política y el discurso neoliberal. A contracorriente de la concepción dominante, que señala al deterioro financiero, la ineficiencia productiva y la baja competitividad en el mercado como las causas principales de la privatización de empresas públicas en México, en este artículo, el autor muestra que la compra de la industria paraestatal de equipos ferroviarios por parte del capital privado extranjero estuvo fuertemente motivada por los alcances en el desarrollo tecnológico de las empresas públicas y por su posición estratégica en el mercado. La privatización, en este caso, no fue simplemente el rescate de una industria en crisis, en realidad significó la transferencia al capital privado de activos públicos rentables y del control de segmentos del mercado altamente lucrativos. En la segunda parte del artículo se analiza el proceso de reestructuración de esta industria bajo las pautas marcadas por la entrada de empresas transnacionales. Se observa que después de un periodo de desindustrialización parcial, actualmente la organización de la producción y el trabajo en esta industria descansa sobre mecanismos que permiten a la gran empresa trasladar con relativa facilidad los costos de las crisis sobre la clase trabajadora y el conjunto local de proveedores y subcontratistas altamente especializados, quienes sobreviven a la sombra de una desindustrialización latente basada en la capacidad de rápida reconfiguración de funciones y relocalización de activos que hoy en día tienen las empresas extranjeras de esta industria.

Palabras clave:

- Equipos ferroviarios
- Privatización
- Desindustrialización
- Reestructuración productiva
- Precariedad laboral

Abstract

This work consists of two parts. At first, some aspects of privatization of railway equipment industry that have been overlooked by discourse and neoliberal politics are analyzed. Against the dominant conception, that pointing to the financial deterioration, productive inefficiency and low competitiveness in the market as the main causes of the privatization of public enterprises in Mexico, in this article, the author finds that the purchase of the state-owned railway equipment industry by foreign private capital was strongly motivated by the achievements in technological development of public enterprises and its strategic position in the market. Privatization, in this case, it was not just the rescue of an industry in crisis, actually meant the transfer to private capital of the profitable public assets and the control of the highly lucrative market segments. In the second part of this article the restructuring of this industry under the guidelines set by the entry of multinational companies are analyzed. It is observed that after a period of partial deindustrialization, currently the organization of production and work in this industry rests on mechanisms that allow large companies to transfer with relative ease the costs of the crisis on the working class and the set of suppliers and highly specialized local subcontractors, who survive in the shadow of a latent industrialization based on the ability of reconfiguration of functions and relocation of assets that today have foreign enterprises in this industry.

Keywords:

- Railway Equipment
- Privatization
- Deindustrialization
- Productive Restructuring
- Job Insecurity

JEL: L92, L98, O14

* Doctor en Economía. Profesor del Área de Historia Económica de la Facultad de Economía, UNAM. adrianopovich@hotmail.com

El presente trabajo es un primer resultado de una línea de investigación alterna que surgió mientras realizaba los estudios de doctorado en historia económica. Agradezco a mi comité tutorial: Dra. Esperanza Fujigaki, Dr. Carlos Tello y Dra. Isabel Rueda Peiró, por sus críticas y observaciones a los borradores de este trabajo; y por su apoyo para continuar con este proyecto de investigación.

Introducción

En 1952 el gobierno federal, a través de Nacional Financiera (Nafinsa), fundó la empresa Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril S. A. (CNCF o Concarril), única fabricante de equipo de transporte ferroviario en México hasta la década de 1990. Esta empresa fue instalada al sur del estado de Hidalgo, en el corazón de la Altiplanicie Pulquera, junto a otras dos empresas que a partir de 1960 fueron de participación estatal mayoritaria: Diésel Nacional S. A. (1952) y Fábrica Nacional de Maquinaria Textil “Toyoda de México” S. A. (1954), después convertida en Siderúrgica Nacional S. A. (1960). Las tres plantas conformaron el núcleo del Complejo Industrial Sahagún, una entidad que constituyó el primer intento en el país por crear un polo de desarrollo industrial basado en la fabricación de bienes de capital, y que durante las décadas de 1960 y 1970 se convirtió en el eje de la industria paraestatal de equipos de transporte.¹

Concarril se creó con el doble objetivo de satisfacer la demanda de transporte de un mercado interno en expansión y contribuir a la rehabilitación del equipo ferroviario del país bajo mejores condiciones financieras. En su momento, la Oficina de Investigaciones Industriales del Banco de México (OII), observó que el alquiler y la compra de equipos en su mayoría de segunda mano fabricados en Estados Unidos, que realizaban las diversas compañías de transporte ferroviario de manera creciente a partir de 1945, reforzaba las perturbaciones macroeconómicas del periodo (el ciclo inflación–devaluación característico del crecimiento económico de México hasta 1954). Evitar la salida de divisas se convirtió así en una de las principales razones para promover la instalación de una empresa de este tipo en México. Por su parte, la saturación de la capacidad instalada de los fabricantes estadounidenses de equipos ferroviarios durante la posguerra contribuyó a despejar algunas dudas que tenían los promotores de este proyecto.²

1 Hasta antes de 1952 en México había una escasa producción de equipo ferroviario rodante de carga y transporte que se efectuaba principalmente dentro de los talleres de las distintas compañías ferroviarias del país. Algunas de estas compañías habían conformado en ciertos puntos del país importantes complejos de producción ferroviaria que contaban con una base técnica y laboral especializada (como los de Ferrocarriles Nacionales de México, ubicados en Aguascalientes); sin embargo, sus actividades se concentraban en la rehabilitación del equipo importado, sobre todo de Estados Unidos, incluido el equipo de tracción (locomotoras). La reparación en general, la producción de refacciones y la reconstrucción de equipo en desuso fueron las actividades más notables de esta incipiente industria. Para un análisis de esta historia véanse los distintos trabajos de Guillermo Guajardo Soto [*i.e.* Guajardo (2010), “La industria de equipos ferroviarios en México”].

2 Para un análisis sobre la creación de ésta y otras empresas que conformaron uno de los ejes más importantes de la participación del Estado en la industria de bienes de capital, véase mi tesis de doctorado: Escamilla (2015), *El Complejo Industrial Sahagún (1952-1995)*.

Download English Version:

<https://daneshyari.com/en/article/7345119>

Download Persian Version:

<https://daneshyari.com/article/7345119>

[Daneshyari.com](https://daneshyari.com)